

Raithel, Jürgen

Exponierte Risiken jugendlicher Männlichkeitsentwicklung. Riskantes und verkehrsfährdendes Verhalten jugendlicher Motorzweiradfahrer

ZSE : Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation 21 (2001) 2, S. 133-149



Quellenangabe/ Reference:

Raithel, Jürgen: Exponierte Risiken jugendlicher Männlichkeitsentwicklung. Riskantes und verkehrsfährdendes Verhalten jugendlicher Motorzweiradfahrer - In: *ZSE : Zeitschrift für Soziologie der Erziehung und Sozialisation* 21 (2001) 2, S. 133-149 - URN: urn:nbn:de:0111-opus-90061 - DOI: 10.25656/01:9006

<https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0111-opus-90061>

<https://doi.org/10.25656/01:9006>

in Kooperation mit / in cooperation with:

BELTZ JUVENTA

<http://www.juventa.de>

Nutzungsbedingungen

Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Die Nutzung stellt keine Übertragung des Eigentumsrechts an diesem Dokument dar und gilt vorbehaltlich der folgenden Einschränkungen: Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use

We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document.

This document is solely intended for your personal, non-commercial use. Use of this document does not include any transfer of property rights and it is conditional to the following limitations: All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Kontakt / Contact:

peDOCS
DIPF | Leibniz-Institut für Bildungsforschung und Bildungsinformation
Informationszentrum (IZ) Bildung
E-Mail: pedocs@dipf.de
Internet: www.pedocs.de

Digitalisiert

Mitglied der


Leibniz-Gemeinschaft

304.2.1.1.250

ZSE Zeitschrift für Soziologie
der Erziehung und Sozialisation
**Journal for Sociology
of Education and Socialization**

21. Jahrgang / Heft 2/2001

72 + 31 No. 2

Schwerpunkt/Main Topic

Risikoverhalten Hrsg. von Klaus Hurrelmann	
Klaus Hurrelmann: Einführung in den Themenschwerpunkt <i>Introduction to the Main Topic</i>	115
Markus P. Neuenschwander/Edi Böni: Schule, Selbstkonzept, Experimentierverhalten und Devianz. Ein Pfadmodell zur Erklärung von Suchtmittelkonsum und antisozialem Verhalten im Jugendalter <i>School, Self-concept, Experimental Behaviour with Rules and Deviance. A Path-Model to Explain Addiction and Antisocial Behaviours in Adolescence</i>	116
Jürgen Raithel: Exponierte Risiken jugendlicher Männlichkeitsentwicklung. Riskantes und verkehrsgefährdendes Verhalten jugendlicher Motorzweiradfahrer <i>Prominent Risks in Male Adolescent Development. Risky and Hazardous Road Behaviour in Adolescent Motorcyclists</i>	133
Christel Hopf: Gewalt, Biographie, Medien. Qualitative Analysen zur subjektiven Bedeutung filmischer Gewaltdarstellung <i>Violence, Biography and Media. A Qualitative Study on the Biographical Reasonability of Violent Film Actions</i>	150
Ulrike Popp/Ulrich Meier/Klaus-Jürgen Tillmann: Es gibt auch Täterinnen: Zu einem bisher vernachlässigten Aspekt der schulischen Gewaltdiskussion <i>Girls and Violence: A Neglected Aspect of School Violence Research</i> ..	170

Beiträge/Contributions

Helga Kelle:
Ethnographische Methodologie und Probleme der Triangulation. Am Bei-
spiel der *Peer Culture* Forschung bei Kindern
Ethnographic Methodology and Problems of Triangulation the
Example of Studies on Children's Peer Culture 192

Rezension/Book Reviews

Sammelbesprechung
S. Kreitz-Sandberg stellt zwei Publikationen zum Thema „Japanisches
Bildungs- und Erziehungswesen“ vor 209

Einzelbesprechungen
J. Dewes über H. Hengst/H. Zeiher „Die Arbeit der Kinder“ 211
J. G. Masche über M. Ullrich „Wenn Kinder Jugendliche werden“ ... 213
H. Zeiher über D. Geulen „Politische Sozialisation in der DDR“ 215
S. Maschke über H.-P. Kuhn et al. „Sozialisation zur Mitbürgerlichkeit“ 216

Aus der Profession/Inside the Profession

Forschungsbericht
„Gute Kindheit – Schlechte Kindheit?“ Forschungsprojekt zur Armut
von Kindern und Jugendlichen 219

Markt
u. a. Richtlinie für Online-Befragungen 221

Veranstaltungskalender
u.a. „Wege aus der Gewalt“ – Internationale Konferenz mit terre des
hommes 222

Vorschau/Forthcoming Issue 223

Exponierte Risiken jugendlicher Männlichkeitsentwicklung

Riskantes und verkehrsgefährdendes Verhalten jugendlicher Motorzweiradfahrer

Prominent Risks in Male Adolescent Development

Risky and Hazardous Road Behavior in Adolescent Motorcyclists

Jugendliche motorisierte Zweiradfahrer sind überproportional häufig in Straßenverkehrsunfälle verwickelt. Ein Hauptgrund hierfür wird im jugendspezifischen Risikoverhalten gesehen, welches auf der Grundlage eines geschlechtsspezifischen stress-theoretischen Sozialisationsmodells als mögliches Resultat eines unproduktiven Belastungs-Bewältigungs-Prozesses betrachtet wird. Es konnten anhand der Untersuchung mit 137 männlichen motorzweiradfahrenden Jugendlichen psychosoziale Belastungspotentiale neben Risikofreudigkeit und Waghalsigkeit als Einflussgrößen auf Dimensionen des riskanten Verkehrsverhaltens bestätigt werden. Das riskante Verkehrsverhalten wurde im Kontext anderer Risikoverhaltensweisen betrachtet und in Hinsicht auf eine Entwicklungsfunktionalität als belastungskompensierend und geschlechtsidentitätsreproduzierend diskutiert.

Adolescent motorcyclists are involved overproportionately in road accidents. The main cause of this can be seen in youth specific risk behavior, which can again be viewed as a possible result of an unproductive strain-coping-process that can be based on a gender specific stress-theoretical socialization model. A study of 137 male adolescent motorcyclists confirmed psycho-social stress potentials next to risk seeking and foolhardiness as influential factors on dimensions of risky road behavior. Risky road behavior was looked at within the context of other risky behaviors and discussed as a stress compensating and gender identity reproducing function in regard to the development of adolescents.

1 Einleitung

Die zweite Lebensdekade ist Höhepunkt für die Ausübung verschiedenster Formen gesundheitsgefährdender Risikoverhaltensweisen. Hieraus resultiert ein spezifisch, das Jugendalter kennzeichnendes Morbiditäts- und Mortalitätsprofil in westlichen modernen Gesellschaften. Denn während der Adoleszenz rücken im Unterschied zu anderen Lebensabschnitten besonders die verhaltensbezogenen Faktoren in den Vordergrund, welche zu dem spezifischen Gesundheitspanorama führen. Risikoverhalten im Jugendalter kann als normativ bezeichnet werden, da Jugendliche durchschnittlich mehr Risiken in Kauf nehmen als Angehörige anderer Altersgruppen. Besonders bedenklich erscheint hierbei die Tendenz, wonach Jugendliche immer öfter und auch immer früher nicht nur gesundheitsbeeinträchtigende, sondern auch lebensgefährdende

Risiken eingehen (vgl. Muuss 1993). Die Hauptursache für Krankheit, Verletzung und Tod Jugendlicher ist ihr eigenes Verhalten, die riskanten Verhaltenspraktiken (vgl. z.B. Biener 1991; Seiffge-Krenke 1994; Hurrelmann 2000).

Risikoverhaltensweisen bei Jugendlichen hängen weniger von spezifischen gesundheitsbezogenen Einstellungen ab, sondern gehören zu den fast alltäglichen Lebensroutinen von Heranwachsenden und der sie umgebenden kulturellen und sozialen Umwelt. Jugendliche sehen solche Verhaltensweisen aber auch deshalb nicht als Risiko, weil unmittelbare gesundheitliche Folgen für sie (noch) nicht zu spüren sind.

Die Ausgangslage der Untersuchung liegt in der überproportionalen Beteiligung junger Fahrer*innen an der Straßenverkehrsunfallbilanz. Natürlich kann die Teilnahme am Straßenverkehr per se als ein riskantes Verhalten verstanden werden. Denn jeder, der sich am Straßenverkehr beteiligt, setzt sich einem Unfall- und Verletzungsrisiko aus (vgl. Klebelsberg 1982). Doch bestimmt das eigene Verkehrsverhalten im Wesentlichen die persönliche Unfallbilanz. Hier fallen die männlichen jungen Fahrer und insbesondere die jungen Motorzweiradfahrer durch eine überproportionale Unfallbilanz auf. Der Verkehrsunfalltod steht dementsprechend im Jugendalter an erster Stelle der Todesursachen (vgl. Muuss 1993; Casper 1994; Limbourg/Raithel/Reiter 2001). Auch bezüglich der Jugendmortalität gehören die Verkehrsunfälle zu den wichtigsten Ursachen in hochentwickelten Industrieländern (vgl. Casper/Wiesner 1995). Zwischen den verunglückten Jungen und Mädchen besteht eine große Disparität zuungunsten der männlichen Jugendlichen (vgl. Statistisches Bundesamt 2000).

Diese Datenlage zur hohen Verkehrsunfallbelastung Jugendlicher erfordert ein angemessenes Erklärungsmodell, auf dessen Grundlage dann wirksame Interventionsmaßnahmen konzipiert werden können. Es bedarf hierzu eines mehrdimensionalen und multidisziplinären Erklärungsmodells, welches die jugendphasetypischen und geschlechtsspezifischen Sozialisationsbedingungen in einem sozialisations- und stresstheoretischen Ansatz aufnimmt. Denn bisherige Modelle der verkehrspsychologischen Risikoverhaltensforschung ermöglichen keine angemessene Beschreibung und Erklärung des Phänomens des jugendspezifischen riskanten Verkehrsverhaltens, da sie partikularistisch sind und insbesondere das Fahrerverhalten in speziellen Straßenverkehrssituationen analysieren.

2 Theoretischer Bezugsrahmen

Theoriemodell der Studie ist ein geschlechtsspezifisches stresstheoretisches Sozialisationsmodell (vgl. Engel/Hurrelmann 1989; Mansel/Hurrelmann 1991). Provenienz des stresstheoretischen Sozialisationsmodells liegt zum einen in der Stresstheorie (vgl. Lazarus 1966; Nitsch 1981; Laux 1983; Pearlin 1987). Der Begriff *Stress* wurde von Cannon (1914) in die humanwissenschaftliche Diskussion eingeführt und durch Selye (1946) als ein dreifaktorielles – biologisches, psychisches und soziales – Geschehen beschrieben und hat so zu seiner heutigen Popularität geführt. Zum anderen liegt die modelltheoretische Provenienz in der Sozialisationsstheorie des „produktiv-realtätsverarbeitenden Subjekts“ (vgl. Hurrelmann 1986), welche wiederum auf den handlungstheoretischen Grundlegungen von George H. Mead (1934; 1968) fußt.

Nach dem stresstheoretischen Sozialisationsmodell wird davon ausgegangen, dass das jugendliche Risikoverhalten aus einem überfordernden Belastungs-Bewältigungs-Prozess resultieren kann. Die psychosozialen Belastungen können in Form von life-events und chronic strains auftreten, weiterhin können sie sich in Verunsicherungen und Orientierungskrisen manifestieren. Ob nun belastungsinduzierende Sozialisationsbedingungen herausfordern, überfordern oder bedeutungslos bleiben, hängt von den Bewältigungskapazitäten (coping und social support) des Individuums ab. Verfügt der Jugendliche allerdings nicht über ausreichende bzw. adäquate Bewältigungskompetenzen, können Risikoverhaltensweisen eine Kompensationsfunktion bezüglich der Heraus- und Überforderungen während des Statusübergangs übernehmen.

Das jugendliche Risikoverhalten kann in seiner Erscheinungsform entweder nach innen oder nach außen gerichtet sein. Die exteriorisierenden Risikoverhaltensweisen, wie der Alkohol-, Drogen-, Tabakkonsum, das Gewalthandeln und das riskante Verkehrsverhalten, werden insbesondere von den männlichen Jugendlichen ausgeübt (vgl. Mansel/Hurrelmann 1991). Risikoverhaltensweisen sind im Jugendalter in mehrfacher Hinsicht entwicklungsfunktional (vgl. Jessor/Jessor 1977; Silbereisen/Kastner 1987), und für Jungen sind insbesondere exteriorisierende riskante Verhaltensweisen entwicklungsfunktional, wenn auch nicht gesundheitsförderlich. Männlichkeit und so auch männliche Sozialisation ist durch Wettkampf, Konkurrenz, Rivalität und Sieg gekennzeichnet (vgl. Fasteau 1978; Böhnisch/Winter 1994). Für die Geschlechtsidentitätsreproduktion bei Jungen sind diese Kategorien von Leistung und Sieg von zentraler Bedeutung. Die exteriorisierenden riskanten Verhaltensweisen bieten sich geradezu an, um männliche Integrität und Invulnerabilität zu demonstrieren. Gleichfalls kann über diese Risikoverhaltensweisen der Leistungsimperativ „ich bin der Beste“ habitualisiert und demonstriert werden. Die Demonstrationsfunktion des exteriorisierenden Risikoverhaltens kann deshalb unter dem Aspekt der Geschlechtsidentitätsreproduktion und Selbstdarstellung sowie unter einem kompensatorischen Aspekt gesehen werden. So verhilft das Risikoverhalten zur Erleichterung der Aufnahme und Integration in die Clique sowie zur Stabilisierung der erworbenen sozialen Position und kann Ausdruck der Gruppenzugehörigkeit und der Identifikation mit der jugendlichen Subkultur sein.

Hauptfragestellung der Untersuchung ist, inwiefern belastungsvozierende Sozialisationsbedingungen die Risikobereitschaft und das Risikoverhalten Jugendlicher im Straßenverkehr beeinflussen. Als belastungsvozierende Sozialisationsbedingungen gelten psychosoziale Belastungen in Form von Überforderung, Unsicherheit und Unzufriedenheit in einzelnen Sozialisationsfeldern (Familie, Schule, Beruf, Peer-Group, Freizeit) sowie mangelnde soziale Unterstützungsleistungen und defizitäre personale Bewältigungsressourcen.

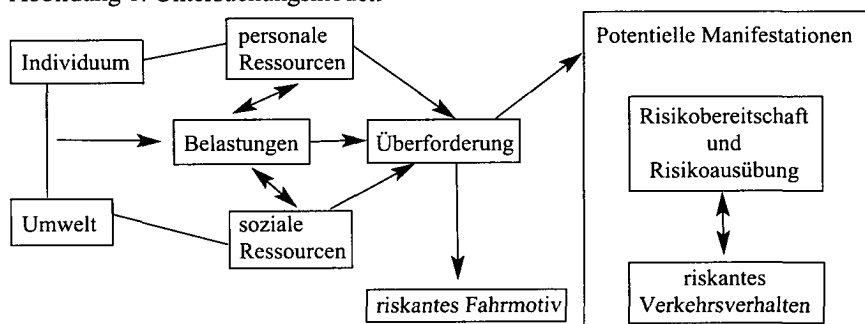
3 Untersuchungsdesign

Es handelt sich um eine Querschnittsstudie, für welche 298 männliche Jugendliche im Alter von 16 bis 18 Jahren an Berufsschulen (baugewerblich-technischer Bereich) mit standardisierten Fragebögen befragt wurden. Hiervon waren 137 jugendliche Motorzweiradfahrer, die im Zentrum dieses Artikels

stehen.¹ Grund für die spezifische Ausrichtung der Untersuchungsgruppe auf Jungen in baugewerblich-technischen Berufsschulen ist die hohe jungenspezifische Problematik des riskanten Verkehrsverhaltens und die überproportionale Unfallbeteiligung Jugendlicher aus baugewerblichen und technischen Berufsgruppen bei allen jungen Straßenverkehrsteilnehmern (vgl. Schulze 1996).

Dem stresstheoretischen Sozialisationsmodell entsprechend wurden potentielle Belastungserlebnisse sowie mögliche Kompensationspotentiale in den verschiedenen Sozialisationsfeldern erhoben. Als mögliche Manifestationen von psychosozialen chronischen und/oder akuten Belastungen und unzureichenden Bewältigungsressourcen wurden Risikobereitschaft und Risikoverhalten erfasst, die ihrerseits auch auf das riskante Verkehrsverhalten einwirken können. Als weitere Einflussgröße auf das riskante Verkehrsverhalten wurde die Fahrmotivation berücksichtigt, welche als riskantes Fahrmotiv als mögliche Folge eines Belastungs-Überforderungs-Prozesses gesehen wird (siehe Abb. 1).

Abbildung 1: Untersuchungsmodell



In die Untersuchungsanlage wurde das Konstrukt des Anfängerrisikos als eine Einflussgröße auf das riskante Verkehrsverhalten nicht aufgenommen, weil dafür eine entsprechende Vergleichsgruppe von „älteren“ Fahranfängern praktisch nicht (mehr) existiert; zudem wird in der Forschung weitestgehend das jugendspezifische Risikoverhalten als maßgeblicher Faktor für die Ausübung riskanter Verhaltenspraktiken im Straßenverkehr gesehen (vgl. Schlag et al. 1986; Steffens et al. 1988; Schwarz 1991).

4 Erhebungsinstrument

Die potentiell belastungsveozierenden Sozialisationsbedingungen und belastungskompensierenden Ressourcen, die als Prädiktoren für die Ausübung von Risikoverhaltensweisen im Jugendalter angesehen werden, wurden einer explorativen Faktorenanalyse² unterzogen. Es konnten 8 Faktoren extrahiert

1 In der Studie wurde auch ein Kontrastgruppenvergleich zwischen Fahrern und Nichtfahrern zu verschiedenen Arten des Risikoverhaltens durchgeführt, wobei eine generell höhere, statistisch hoch signifikante Risikofreudigkeit bei den Fahrern festgestellt wurde (vgl. Raithel 1999).

2 Die explorativen Faktorenanalysen wurden mit der Extraktionsmethode: Hauptkomponentenanalyse und der Faktorlösung: orthogonale Rotation nach dem Variomax-Kriterium durchgeführt; die Bestimmung der Faktoranzahl erfolgte durch die Extraktion nur der Faktoren mit Eigenwerten größer 1 nach dem Kaiser-Kriterium (vgl. Backhaus et al. 1994).

werden, wobei 4 Faktoren die personalen und sozialen Ressourcen repräsentieren. Der Operationalisierung der personalen Ressourcen liegt zum einen das Konzept der *Selbstwirksamkeitserwartung* von Schwarzer (1987) zugrunde (vgl. auch Bandura 1977). Hiermit wird eine Leistungskompetenzerwartung und Ergebniserwartung beschrieben, welche die Person durch eigenes Handeln tatsächlich erzielen kann; entscheidend ist die Überzeugung, die Kompetenz zur Bewältigung der Herausforderungen und Belastungen aufbringen zu können. Somit stellt die Selbstwirksamkeit einen Protektivfaktor gegenüber psychosozialen Belastungen dar. Die Operationalisierung personaler Ressourcen erfolgte weiterhin über das Konzept des *Selbstwertgefühls* (Rosenberg 1968; Engel/Hurrelmann 1989). Mit Selbstwert wird die Achtung, die eine Person für sich selbst empfindet, beschrieben. Es geht hier nicht um eine prozessorientierte Leistungserwartung der eigenen Handlungsfähigkeiten, sondern um die subjektive Bewertung des eigenen Selbst. Ein starkes Selbstbewertgefühl lässt die Anfälligkeit gegenüber äußeren Belastungen gering bleiben. Die Ressource der sozialen Unterstützung gilt als eine wichtige Einflussgröße auf die Befindlichkeit. Die qualitative bzw. emotionale erwartete als auch erhaltene Unterstützung der Jugendlichen wurde über die *Beziehungsqualität zu den Eltern* und *Freundschaftsbeziehungen* operationalisiert (vgl. Cobb 1976; Schwarzer 1987).

Die anderen 4 Faktoren beziehen sich auf potentielle psychosoziale Belastungserlebnisse im Jugendalter (vgl. Engel/Hurrelmann 1989; Mansel/Hurrelmann 1991). Hierbei lassen sich entsprechend Pearlin (1987) die Belastungen in *life-events* (Holmes/Rahe 1967; Dohrenwend/Dohrenwend 1974) und *chronic strains* bzw. *daily hassles* (Kanner et al. 1981; DeLangis et al. 1982; Lazarus 1982) unterscheiden. Die potentiell kritischen Lebensereignisse wurden über abrupte *Freundschaftsverluste* und die chronischen Belastungen über *schulische Leistungsanforderungen*, *Zukunftsunsicherheiten* und *ökonomische Deprivation* erhoben. Die Faktoren sind untereinander trennscharf und weisen eine gute interne Konsistenz auf. Die Reliabilität der Gesamtskala liegt bei Cronbachs Alpha von 0.75. Mit den Faktoren konnten insgesamt 65,7 Prozent der Gesamtvarianz aufgeklärt werden (siehe Anhang 1).

Zu den riskanten Verhaltensweisen konnten 4 Faktoren extrahiert werden: *Waghalsiges Verhalten*, *Risk-Fashion Aktivitäten*, *Alkoholkonsum* und *Risikokalkül/Risikobereitschaft*. Die Items zu den explizit risiko-konnotativen Verhaltensweisen sind in Anlehnung an den RSK-Fragebogen von Schubert (1961), die Sensation Seeking Scale von Zuckerman (1971) und an Schwenkmezger (1977) entwickelt worden. Die Statements wurden über die konjunktive Formulierungsphrase „würdest Du“ eingeführt. Als prototypische alltägliche Risikoverhaltensweise wurde der Alkoholkonsum (inklusive Rauscherfahrungen) erfasst. Die Selbsteinschätzung des Risikokalküls und der Risikobereitschaft gingen ebenfalls in das Instrument ein. Die aufgeklärte Gesamtvarianz der Skala liegt bei 66,5 Prozent und Cronbachs Alpha bei 0.83 (siehe Anhang 2).

Für die Skala des riskanten Verkehrsverhaltens der jugendlichen Motorzweiradfahrer ergaben sich aus der explorativen Faktorenanalyse 6 Dimensionen: *riskantes Fahrmotiv*, *risikoexponiertes Fahrverhalten*, *verkehrsregelbezogenes Fahrverhalten*, *offensiv-riskanten Fahrstil*, *Schnellfahren* sowie *Unfall- und Deliktbelastung (Verwarnungen/Anzeigen)*. Die Items zur Operationalisierung

des riskanten Verkehrsverhaltens entstammen den Erhebungsinstrumenten von Koch (1980), Schlag et al. (1988) sowie Steffens et al. (1988). Die Gesamtskala hat ein Cronbachs Alpha von 0.84 und es konnten mit ihr 71,5 Prozent der Gesamtvarianz aufgeklärt werden (siehe Anhang 3).

5 Ergebnisse

Im Folgenden werden die empirischen Befunde zu den Dimensionen des riskanten Verkehrsverhaltens anhand von Häufigkeitsverteilungen beschrieben und anschließend mit den Belastungs- und Risikofaktoren korreliert und mittels multipler Regressionsanalyse überprüft.

Das riskante Fahrmotiv wird entsprechend dem Untersuchungsmodell als eine mögliche Folge eines Belastungs-Überforderungs-Prozesses und gleichzeitig als eine Bedingungsvariable für das riskante Verhalten im Straßenverkehr angesehen. Die Häufigkeitsverteilungen für die einzelnen Items des riskanten Fahrmotivs sind Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Riskantes Fahrmotiv

stimmt...	genau	ziemlich	teilweise	wenig	nicht
mit Tempo durch Kurven	24,0	22,5	25,6	16,3	11,6
Nervenkitzel	14,7	25,6	21,7	19,4	18,6
schnell zu sein	41,4	21,1	18,0	13,5	6,0
erproben, wie geschickt	16,3	22,5	31,0	17,8	12,4
(n = 137) Angaben in %					

Im Durchschnitt gaben zwischen 40 und 60 Prozent (stimmt genau und ziemlich) der jugendlichen Motorzweiradfahrer ein risikofreudiges Fahrmotiv an. Das Fahren mit hoher Geschwindigkeit, auch durch Kurven, hat für viele Jugendliche eine hohe Attraktivität. Der Wunsch nach extremen Fahrsituationen ist mit der Suche nach Nervenkitzel verbunden. Gegen ein riskantes Fahrmotiv sprechen sich explizit rund 15 Prozent der Jugendlichen aus.

Unter den Faktor Verkehrsrisikoeexposition fallen Verhaltensweisen, durch welche sich der Fahrer einer, zu dem üblichen Risiko der Verkehrsteilnahme hinaus, erhöhten Gefährdung aussetzt. In Tabelle 2 sind Mitfahrerbeeinflussung, Drogen- und Alkoholkonsum sowie Fahren ohne Helm enthalten.

Tabelle 2: Risikoexponiertes Fahrverhalten

	sehr oft	oft	manchmal	selten	nie
bei Mitfahrer schneller	0	8,9	19,5	30,9	40,7
Drogen konsumiert	4,7	3,9	6,2	11,6	73,6
leicht angetrunken	4,0	4,8	12,0	20,8	58,4
kurze Strecken ohne Helm	21,0	4,2	16,8	16,0	42,0
(n = 137) Angaben in %					

Aufgrund der Verschiedenartigkeit der einzelnen Verkehrsrisikoeexpositionen sind zwischen den Häufigkeitsnennungen teilweise große Unterschiede fest-

zustellen. Das häufigste Risiko unter den jugendlichen Motorzweiradfahrern ist im Fahren ohne Helm zu sehen; hier geben ein Viertel der Fahrer an, oft oder sehr oft kurze Strecken ohne Helm zu fahren. Die anderen riskanten Verkehrsverhaltensweisen (Mitfahrerbeeinflussung, Drogen-, Alkoholkonsum) werden von knapp jedem zehnten Jugendlichen oft oder sehr oft ausgeführt. Bei den nie-Angaben fällt auf, dass fast drei Viertel der Jugendlichen niemals unter Drogeneinfluss am Straßenverkehr teilnehmen und knapp 60 Prozent niemals alkoholisiert fahren. Gut 40 Prozent der Befragten fahren immer mit Helm und ebenfalls 40 Prozent lassen sich nie von Mitfahrern zu schnellerem Fahren beeinflussen.

Das Nichtbeachten von Vorfahrts- und Vorrangregeln ist die häufigste Unfallursache bei jugendlichen Zweiradfahrern (vgl. Statistisches Bundesamt 1999). In Tabelle 3 sind die Verstoßhäufigkeiten gegenüber den Gebot-/Verbotsregeln im Kreuzungsverkehr beschrieben.

Tabelle 3: Vorfahrtsregelbezogenes Fahrverhalten

	immer	häufig	manchmal	selten	nie
Ampelregelungen	3,0	3,0	10,6	37,9	45,5
Stopp-Schilder	5,3	9,1	19,7	30,3	35,6
Vorfahrtsregeln	2,3	3,8	12,9	31,2	50,0
(n = 137) Angaben in %					

An Ampelregelungen halten sich knapp die Hälfte der Fahrer immer. Die Stoppregelung wird von einem guten Drittel der Jugendlichen befolgt und Vorfahrtsregeln werden von jedem Zweiten eingehalten. Die Häufigkeit der immer begangenen Verstöße bewegt sich zwischen 2 und 5 Prozent, wobei gegen die Stoppregelung am häufigsten verstoßen wird.

Die Fahrweise als habituellem Verhaltensstil gibt Auskunft über den Fahrertyp und sein allgemeines Fahrverhalten im Straßenverkehr. Die Häufigkeitsausprägungen der Items des offensiv-riskanten Fahrstils sind in Tabelle 4 zu sehen.

Tabelle 4: Offensiv-riskanter Fahrstil

stimmt...	genau	ziemlich	teilweise	wenig	nicht
rechthaberisch	5,3	6,9	23,7	31,3	32,8
draufgängerisch	12,2	14,5	30,6	22,1	20,6
riskant	10,7	16,0	27,5	26,0	19,8
(n = 137) Angaben in %					

Jeder fünfte jugendliche Fahrer stimmt zumindest im Durchschnitt ziemlich zu, einen offensiv-riskanten Fahrstil zu haben. Mindestens ziemlich rechthaberisch zu fahren, teilen 12 Prozent der Fahrer mit, was auch auf eine gewisse Aggressivität im Fahrstil hinweist. Draufgängerisch oder riskant zu fahren, wurde von jedem Vierten mit stimmt ziemlich oder genau benannt.

Das Schnellfahren in Form von nicht angepasster Geschwindigkeit stellt eine Hauptunfallursache bei jugendlichen Motorzweiradfahrern dar (vgl. Statisti-

sches Bundesamt 1999). Die Häufigkeitsnennungen zum Schnellfahren sind Tabelle 5 zu entnehmen.

Tabelle 5: Schnellfahren

	sehr oft	oft	manchmal	selten	nie
auf bekannten Strecken schneller	54,6	26,9	11,5	3,8	3,1
gerne so schnell wie möglich	55,7	27,5	9,2	3,8	3,8
bei „Gelb“ noch über die Kreuzung	39,7	20,6	23,7	10,7	5,3
(n = 137) Angaben in %					

Die hohe Attraktivität des Schnellfahrens spiegelt sich in den Häufigkeitsnennungen wider. Über 80 Prozent der Jugendlichen geben an, oft oder sogar sehr oft sowohl auf bekannten Strecken als auch generell so schnell wie möglich zu fahren. Bei „Gelb“ fahren oft oder sehr oft 60 Prozent der Jugendlichen über die Ampelkreuzung. Die nie-Angaben mit 3 bis 5 Prozent sind sehr gering.

Verkehrsregelverstöße bzw. Verkehrsdelikte bezüglich des Fahrstils (siehe Tab. 6) geben einen Hinweis auf das allgemeine Verkehrsverhalten des Fahrers. Da von einer relativ großen Differenz zwischen begangenen Verkehrsregelverstößen und erfolgten amtlichen Verwarnungen/Anzeigen auszugehen ist, ergibt sich die Notwendigkeit einer entsprechend differenzierten Antwortkategorie.

Tabelle 6: Verwarnungen/Anzeigen aufgrund des Fahrverhaltens

	relative Häufigkeiten	kumulierte Häufigkeiten
Nein, dazu gab es auch keinen Grund.	52.4	100.0
Nein, obwohl ein Anlass dazu bestanden hätte.	24.6	47.6
Ja, und zwar einmal.	15.9	23.0
Ja, und zwar mehr als einmal.	7.1	7.1
(n = 137) Angaben in %		

Gut die Hälfte der Jugendlichen haben einen unauffälligen bzw. verkehrsgewöhnlichen Fahrstil. Ein Viertel der Motorzweiradfahrer wurden nicht belangt, obwohl sie nach eigener Einschätzung auffällig geworden waren. Allerdings wurden 23% der Jugendlichen aufgrund ihres Fahrstils schon mindestens einmal von der Polizei verwarnt und/oder angezeigt. Die Zahl der erfolgten amtlichen Verwarnungen/Anzeigen verweist nur auf einen Teil der tatsächlichen Verstöße, da es immer noch eine Dunkelzahl gibt, die bei den Befragten bei rund 25% liegt. So sind insgesamt knapp die Hälfte der jugendlichen Motorzweiradfahrer in ihrem Fahrstil verkehrswidrig.

Tabelle 7 ist die Straßenverkehrsunfallhäufigkeit der befragten Motorzweiradfahrer zu entnehmen. Es sei hierbei angemerkt, dass die Unfallanzahl nicht nur Folge eines individuellen Verhaltens ist, sondern auch Folge von mehreren individuellen Verhaltensweisen sein kann (vgl. Klebelsberg 1982).

Tabelle 7: Straßenverkehrsunfälle inklusive Alleinunfälle

Unfallanzahl	relative Häufigkeiten	kumulierte Häufigkeiten
0	57.6	100.0
1	14.7	42.4
2	12.1	27.7
3 – 4	9.5	15.6
5 – 7	4.3	6.1
8 – 15	1.8	1.8
(n = 137) Angaben in %		

Mehr als die Hälfte der befragten Jugendlichen hatten noch keinen Verkehrsunfall mit ihrem motorisierten Zweirad. Jeder Siebte (14,7%) hatte allerdings bisher schon einen Motorzweiradunfall und jeder Achte (12,1%) kann mittlerweile von zwei Unfällen in seiner Fahrerbiographie berichten. Es hat in der kurzen Fahrerbiographie jeder sechste Motorzweiradfahrer (15,6%) mehr als zwei Unfälle erlitten. Drei oder vier Unfälle hatten bereits fast 10% der jugendliche Fahrer erlebt und 6% hatten schon mindestens 5 Verkehrsunfälle erfahren.

Bei solch einer Unfallbelastung von fünf und mehr Unfällen – der überwiegende Teil der befragten Fahrer besitzt ihr Fahrzeug nicht länger als ein Jahr – kann nicht mehr von völlig unverschuldeten Unfällen die Rede sein. Ab dieser Häufigkeit muss der eigene Fahrstil als eine ausschlaggebende Risikogröße angesehen werden. Diese Jugendlichen können aufgrund ihrer persönlichen Fahrweise als überdurchschnittlich unfallgefährdet eingeschätzt werden.

Den Ergebnisteil abschließend sind Tabelle 8 korrelations- und regressionsanalytische Befunde für die Dimensionen des riskanten Verkehrsverhaltens zu den Belastungs- und Ressourcenfaktoren sowie der riskanten Verhaltensfaktoren zu entnehmen. Es sind die Korrelationskoeffizienten nach Pearson aus der bivariaten Korrelationsanalyse sowie die multiplen Regressionskoeffizienten und die erklärten Varianzen aus der multiplen Regressionsanalyse³ enthalten; die statistisch signifikanten Regressoren sind grau unterlegt.

Sich im Straßenverkehr zusätzlichen Risiken zu den allgegenwärtigen der Verkehrsteilnahme auszusetzen, und zwar in Form des Genusses psychotroper Substanzen oder ohne Helm zu fahren oder sich von Mitfahrern zu riskantem Fahrverhalten verleiten zu lassen, steht mit erlebtem schulischen Leistungsdruck sowie mit der Risikobereitschaft und dem Risikoverhalten in Zusammenhang. Als einwirkender psychosozialer Belastungsfaktor konnte der schulische Leistungsdruck bestätigt werden. Die als hoch empfundenen Leistungsanforderungen gehen mit einer exponierten Risikozunahme im Straßenverkehr einher.

3 Die multiple Regressionsanalyse wurde mit der Methode „Stepwise“ durchgeführt, in welcher die Regressoren (Prädiktorvariablen) schrittweise in Abhängigkeit des Regressanden (Prognosevariable) in die Regressionsgleichung aufgenommen werden, wobei jeweils derjenige Regressor ausgewählt wird, der ein bestimmtes Gütekriterium maximiert (vgl. Backhaus et al. 1994).

Das exponierte Verkehrsrisiko wird insbesondere durch die Affinität zu waghalsigen Aktivitäten beeinflusst; verhält sich der Jugendliche also allgemein riskant, dann verhält er sich auch im Straßenverkehr entsprechend riskant. Für ein hohes Verkehrsrisiko ist weiterhin der alltägliche Alkoholkonsum verantwortlich. Denn, wenn ein Jugendlicher regelmäßig Alkohol trinkt, dann lässt er von seinen Trinkgewohnheit auch im Straßenverkehr nicht ab. Das exponierte Verkehrsrisiko konnte mit dem Regressionsmodell zu 28,3 Prozent aufgeklärt werden.

Sich nicht entsprechend an Verkehrsvorschriften zu halten, hängt wiederum mit dem schulischen Leistungsdruck, der allgemeinen Risikobereitschaft und dem Alkoholkonsum zusammen; diese Faktoren wurden auch als Regressoren bestätigt. Jedoch besteht keine Beziehung zu der Ausübung waghalsiger Aktivitäten, da der Verkehrsregelverstoß mit einer geringeren Risikoqualität verbunden wird als die anderen riskanten Verkehrsverhaltensweisen. Der Verkehrsregelverstoß konnte zu 10,6 Prozent aufgeklärt werden.

Tabelle 8: Riskantes Verkehrsverhalten Jugendlicher in Abhängigkeit von potentiellen psychosozialen Belastungen/Ressourcen und riskanten Verhalten (n = 137)

1. Riskantes Fahrmotiv 2. Verkehrsrisikoeexposition 3. Verkehrsregelverstoß 4. Offensiv-riskanter Fahrstil 5. Schnelfahren 6. Unfall- und Deliktbelastung	1	2	3	4	5	6
Belastungen/Ressourcen						
Selbstwirksamkeit	.21*	-.01	-	.10	.13	-.02
Selbstwertschätzung	.17*	-.10	-.12	-.16	-.01	-.23**
Beziehungsqualität zu den Eltern	-.06	-.16	-.10	-.11	-.10	-.18*
Schulischer Leistungsdruck	-.20*	.18*	.22*	-.14	-.12	.03
Zukunftsunsicherheiten	.03	.14	.05	.09	-.01	.05
Unterstützung durch Freunde	.12	.08	-.06	-.02	.05	.11
Verlust von Freundschaften	.02	-.02	.05	.05	-.07	.16
Ökonomische Mangellage	-.13	.09	.01	.06	.12	.10
Riskantes Verhalten						
Waghalsige Aktivitäten	.38**	.46**	.15	.43**	.27**	.43**
Risk-Fashion Aktivitäten	.22*	.13	.06	.07	.10	.14
Alkoholkonsum	.15	.24**	.18*	.12	.22*	.08
Risikokalkül/Risikobereitschaft	.39**	.26**	.20*	.36**	.19*	.35**
Multipler Regressionskoeffizient	.491	.547	.354	.433	.328	.460
Korr. erklärte Varianz (%)	22,3	28,3	10,6	18,1	9,5	20,0
Korrelationskoeffizienten nach Pearson * p < 0.05 ** p < 0.01 statistisch signifikante Regressoren sind grau unterlegt						

Der offensiv-riskante Fahrstil weist die wenigsten statistisch signifikanten Korrelationen auf, einzig stehen hierbei die Waghalsigkeit und die Risikobereitschaft mit dem riskanten Fahrstil in Zusammenhang. Die Bereitschaft, waghalsige Aktivitäten auszuüben, wurde als einziger, aber sehr starker Regressor auf einem verkehrssicherheitsabträglichen Fahrstil bestätigt. Es wurden 18,1 Prozent der Gesamtvarianz erklärt.

Das Schnellfahren, das eine Hauptunfallursache unter jungen Fahrern darstellt, hängt ausschließlich mit den riskanten Verhaltensfaktoren statistisch signifikant zusammen. Unter regressionsanalytischer Betrachtung verstärkt die Ausübungsbereitschaft für waghalsige Aktivitäten sowie der Alkoholkonsum die Tendenz zum Schnellfahren. Mit dem Regressionsmodell konnten knapp 10 Prozent des Schnellfahrens aufgeklärt werden.

Als letzter Faktor des riskanten Verkehrsverhaltens folgt die Unfall- und Deliktbelastung. Die Anzahl erlebter Verkehrsunfälle und die deliktbezogene Auffälligkeit steht statistisch signifikant mit Selbstwertschätzung, Beziehungsqualität zu den Eltern sowie Waghalsigkeit und Risikobereitschaft in Verbindung. Die Beziehungsqualität zu den Eltern wirkt als soziale Ressource gegenüber der Unfallhäufigkeit und Deliktauffälligkeit. Es kann gesagt werden, dass eine gute Beziehung zu den Eltern eine Art Unfall- und Delikt-Prophylaxe darstellt. Regressionsanalytisch betrachtet ist die Unfall- und Deliktbelastung von der Affinität zu waghalsigen Aktivitäten und einer hohen Selbstwertschätzung abhängig. Ist ein Jugendlicher waghalsig und schätzt sich selbst nicht wert, so ist eine erhöhte Verunfallungswahrscheinlichkeit und Deliktbelastung im Straßenverkehr gegeben. Mit dem multiplen Regressionsmodell konnten 20 Prozent der Unfall- und Deliktbelastung erklärt werden.

6 Diskussion

Es wurde gezeigt, dass die Dimensionen des riskanten Verkehrsverhaltens mit psychosozialen Belastungen und Ressourcen sowie Risikobereitschaft und Risikoverhalten in Zusammenhang stehen. Für die einzelnen Faktoren des riskanten Verkehrsverhaltens bestehen zwar unterschiedliche Zusammenhangsqualitäten und -quantitäten; hierin spiegeln sich auch die unterschiedlichen Risikoqualitäten wider, aber insgesamt kann in Hinsicht auf die erklärten Varianzen von einem heuristisch gewinnbringenden Modell gesprochen werden.

Zuvor ich zu abschließenden Folgerungen komme, möchte ich noch einige Einzelergebnisse diskutieren. Die erlebten Unfälle (siehe Tab. 7) können bei Jugendlichen, die sich in einer Phase der zunehmenden Überschätzung des eigenen Fahrkönnens befinden, zu einer realistischeren Einschätzung ihres fahrerischen Könnens und zu einem angemesseneren Verhalten im Straßenverkehr führen. Denn jeder Fahrer kann auf seine eigene Geschichte von straßenverkehrsspezifischen Erfahrungen zurückblicken, und diese Erlebnisse sind Teil der eigenen Verkehrssozialisation und beeinflussen das weitere Verkehrsverhalten maßgeblich (vgl. Bliersbach/Dellen 1981).

Die personalen Ressourcenfaktoren Selbstwirksamkeit und Selbstwertschätzung wirken im Falle der Unfall- und Deliktbelastung kompensierend als Ressourcen, hingegen verstärken sie aber das riskante Fahrmotiv. Hier ist zwischen Verhalten und Kognition zu unterscheiden.

Die Selbstwertschätzung hängt mit allen anderen Verkehrsverhaltensfaktoren entsprechend des Theoriemodells negativ zusammen. Allerdings bestehen für die Selbstwirksamkeit überwiegend positive Zusammenhänge. Dies ist dadurch zu erklären, dass mit der Selbstwirksamkeit eine Leistungsfähigkeit einhergeht und die Leistungsfähigkeit ihrerseits wieder mit Risikoverhalten zusammenhängt (vgl. Klebelsberg 1969). Ein Jugendlicher mit einer hohen

Selbstwirksamkeit geht von einer hohen Invulnerabilität gegenüber körperlichen Risiken aus, und übt deshalb eher riskante Aktivitäten aus als ein Jugendlicher mit einer geringeren Selbstwirksamkeitseinschätzung.

Bei der Betrachtung der Zusammenhangshäufigkeiten zwischen riskantem Verkehrsverhalten und den Belastungen/Ressourcen sowie den riskanten Verhaltensweisen (siehe Tab. 8) fällt auf, dass insgesamt mehr Korrelationen mit dem riskanten Verhalten bestehen. Zwischen waghalsigem Verhalten und riskantem Verkehrsverhalten sind wiederum höhere Korrelationen zu finden als für den Alkoholkonsum und die Risk-Fashion Aktivitäten. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass das riskante Verkehrsverhalten eher den explizit risiko-konnotativen Aktivitäten zuzuordnen ist als den alltagsnahen Risikoverhaltensweisen. D.h., das riskante Verkehrsverhalten übernimmt nicht in dem gleichen Ausmaß wie die alltagsnahen Risikoverhaltensweisen eine belastungskompensierende Funktion; es übernimmt diese nur zu einem Teil, zum anderen Teil übernimmt das riskante Verkehrsverhalten eine Geschlechtsidentitätsreproduktionsfunktion (vgl. Helfferich 1997; Raithel 1999a; 2001). Denn die Jungen können durch solch ein extorrisierendes riskantes Verhalten sich selbst und auch anderen Jungen männlichkeitsspezifische Fähigkeiten und Attribute demonstrieren.

Riskantes Verkehrsverhalten so verstanden legt eine Perspektiverweiterung für die Verkehrserziehung nahe. Präventionskonzepte aus der Gesundheitsförderung und geschlechtsspezifischer Jugendarbeit bieten Anknüpfungspunkte und gewinnbringende Chancen zu einer Verringerung des riskanten Verhaltens.

Verkehrserziehung als geschlechtsspezifische Gesundheitserziehung verstanden, eröffnet der Verkehrserziehung wirksame Interventionsmaßnahmen und betrachtet riskantes Verkehrsverhalten als eine Form des jugendlichen Risikoverhaltens. Hier liefern ressourcen- bzw. kompetenzstärkende Angebote und Verhaltenstrainings (vgl. Raithel 1999), die die Entwicklung produktiver Bewältigungsstrategien anstreben, einen wesentlichen Beitrag zur verkehrserzieherischen Arbeit. Ein umfassendes Präventionskonzept sollte idealerweise nicht nur auf das Verhalten ausgerichtet sein, sondern auch die Lebensverhältnisse berücksichtigen.

Literatur

- Backhaus, K./Erichson, B./Plinke, W./Schuchard-Fischer, Ch./Weber, R. (1994): Multivariate Analysemethoden. Eine anwendungsorientierte Einführung. Berlin: Springer.
- Bandura, B. (1977): Self-efficacy. Toward a unifying theory of behavioral change. In: Psychological Review, 84, 191-215.
- Biener, K. (1991): Gesundheit der Jugend. Medizinische und pädagogische Aufgaben. Bern: Huber.
- Bliersbach, G./Dellen, R.J. (1981): Informationsverarbeitung und Einstellung im Straßenverkehr. Köln: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Böhnisch, L./Winter, R. (1994): Männliche Sozialisation. Bewältigungsprobleme männlicher Geschlechtsidentität im Lebenslauf. Weinheim/München: Juventa.
- Cannon, W.B. (1914): The interrelations of emotions as suggested by recent physiological reserches. In: American Journal of Psychology, 25, 256-282.
- Casper, W. (1994): Mortalität und Morbidität im Kindes- und Jugendalter. In: Kolip, P. (Hrsg.): Lebenslust und Wohlbefinden. Beiträge zur geschlechtsspezifischen Jugendgesundheitsforschung. Weinheim/München: Juventa, 47-61.

- Casper, W./Wiesner, G. (1995): Mortalität im Kindes- und Jugendalter. In: Kolip, P./Hurrelmann, K./Schnabel, P.-E. (Hrsg.): *Jugend und Gesundheit. Interventionsfelder und Präventionsbereiche*. Weinheim/München: Juventa, 69-84.
- Cobb, S. (1976): Social support as a moderator of life stress. In: *Psychosomatic Medicine*, 38, 300-314.
- DeLangis, A./Coyne, J.C./Dakof, G./Folkman, S./Lazarus, R.S. (1982): Relationship of Daily Hassles, Uplifts, and Major Life Events to Health Status. In: *Health Psychology*, 1, 119-136.
- Dohrenwend, B.S./Dohrenwend, B.P. (Eds.) (1974): *Stressful life events: Their nature and effects*. New York: Wiley.
- Engel, U./Hurrelmann, K. (1989): *Psychosoziale Belastungen im Jugendalter. Empirische Befunde zum Einfluß von Familie, Schule und Gleichaltrigengruppe*. Berlin/New York: de Gruyter.
- Fasteau, M.F. (1978): *The male machine*. New York: McGraw Hill.
- Helfferich, C. (1997): „Männlicher“ Rauschgewinn und „weiblicher“ Krankheitsgewinn? Geschlechtsgebundene Funktionalität von Problemverhalten und die Entwicklung geschlechtsbezogener Präventionsansätze. In: *ZSE*, 17, 2, 148-161.
- Holmes, T.H./Rahe, R.H. (1967): The Social Readjustment Rating Scale. In: *Journal of Psychosomatic Research*, 11, 213-218.
- Hurrelmann, K. (1986): *Einführung in die Sozialisationstheorie*. Weinheim: Beltz.
- Hurrelmann, K. (2000): *Gesundheitssoziologie*. Weinheim/München: Juventa.
- Jessor, R./Jessor, S.L. (1977): *Problem behavior and psychosocial development. A longitudinal study of youth*. New York: Academic Press.
- Kanner, A.D./Coyne, J.C./Schaefer, C./Lazarus, R.S. (1981): Comparison of Two Models of Stress Measurement: Daily Hassles and Uplifts versus Major Life Events. In: *Journal of Behavioral Medicine*, 4, 1-39.
- Klebensberg, D. (1969): *Risikoverhalten als Persönlichkeitsmerkmal*. Bern: Huber.
- Klebensberg, D. (1982): *Verkehrspsychologie*. Berlin: Springer.
- Koch, H. (1980): *Verkehrswissen und -verhalten jugendlicher Mofafahrer*. Bergisch-Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Laux, L. (1983): Psychologische Streßkonzeptionen. In: Thomae, H. (Hg.): *Theorien und Formen der Motivation. Enzyklopädie der Psychologie. Serie Motivation und Emotion*, Bd. 1. Göttingen: Hogrefe, 453-535.
- Lazarus, R.S. (1966): *Psychological Stress and the Coping Process*. New York: McGraw-Hill.
- Lazarus, R.S. (1982): Der kleine tägliche Ärger, der krank macht. In: *Psychologie heute*, 9, 1, 46-49.
- Limbou, M./Raithel, J./Reiter, K. (2001): Jugendliche im Verkehr. In: Raithel, J. (Hrsg.): *Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Erklärungen, Formen und Prävention*. Opladen: Leske + Budrich.
- Mansel, J./Hurrelmann, K. (1991): *Alltagsstreß bei Jugendlichen. Eine Untersuchung über Lebenschancen, Lebensrisiken und psychosoziale Befindlichkeit im Statusübergang*. Weinheim/München: Juventa.
- Mead, G.H. (1934): *Mind, Self and Society*. Chicago: University Press.
- Mead, G.H. (1968): *Geist, Identität und Gesellschaft*. Frankfurt: Suhrkamp.
- Muuss, R.E. (1993): Zunehmendes Risikoverhalten unter Jugendlichen. In: *Biologische Medizin*, 22, 4, 187-192.
- Nitsch, J.R. (1981): Streßtheoretische Modellvorschläge. In: Nitsch, J.R. (Hg.): *Stress. Theorien, Untersuchungen, Maßnahmen*. Stuttgart: Huber, 52-141.
- Pearlin, L.I. (1987): The Stress Process and Strategies of Intervention. In: Hurrelmann, K./Kaufmann, X./Lösel, F. (Ed.): *Social intervention. Potentials and constraints*. Berlin/New York: de Gruyter, 53-72.
- Raithel, J. (1999): *Unfallursache: Jugendliches Risikoverhalten. Verkehrsgefährdung Jugendlicher, psychosoziale Belastungen und Prävention*. Weinheim/München: Juventa.

- Raithel, J. (1999a): Subjektive Konzepte zu Mutproben, riskantem und waghalsigem Verhalten Jugendlicher. In: Prävention, 22, 4, 113-115.
- Raithel, J. (2001): Explizit risiko-konnotative Aktivitäten und riskante Mutproben. In: Raithel, J. (Hrsg.): Risikoverhaltensweisen Jugendlicher. Erklärungen, Formen und Prävention. Opladen: Leske + Budrich.
- Rosenberg, M. (1968): Society and the adolescent self-image. Princeton University Press.
- Schlag, B./Ellinghaus, D./Steinbrecher, J. (1986): Risikobereitschaft junger Fahrer. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Schubert, G. (1961): RSK-Fragebogen. In: Wehner, E.G./Durchholz, E. (1980): Persönlichkeits- und Einstellungstests. Stuttgart: Kohlhammer, 125-128.
- Schulze, H. (1996): Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Schwarz, R. (1991): Sicherheitsbewußtsein und Risikobereitschaft Jugendlicher im Alter von 15-16 Jahren. In: Zeitschrift für Verkehrserziehung, 41, 1, 20-26.
- Schwarzer, R. (1987): Streß, Angst und Hilflosigkeit. Die Bedeutung um Kognitionen und Emotionen bei der Regulation von Belastungssituationen. Stuttgart: Kohlhammer.
- Schwenkmezger, P. (1977): Risikoverhalten und Risikobereitschaft. Korrelationsstatistische und differentialdiagnostische Untersuchungen bei Strafgefangenen. Weinheim/Basel: Beltz.
- Seiffge-Krenke, I. (1994): Gesundheitspsychologie des Jugendalters. Göttingen: Hogrefe.
- Selye, H. (1946): The general adaptation syndrome and the diseases of adaptation. In: Journal of Clinical Endocrinology, 6, 117-230.
- Silbereisen, R./Kastner, P. (1987): Jugend und Problemverhalten. Entwicklungspsychologische Perspektiven. In: Oerter, R./Montada, L. et al.: Entwicklungspsychologie. Ein Lehrbuch. Weinheim: Beltz, 882-919.
- Statistisches Bundesamt (1999): Zweiradunfälle im Straßenverkehr 1998. Wiesbaden: Metzler.
- Statistisches Bundesamt (2000): Straßenverkehrsunfälle 1999. Wiesbaden: Metzler.
- Steffens, U./Gawatz, R./Willmes, G. (1988): Wirksamkeit von Mofakursen. Bergisch Gladbach: Bundesanstalt für Straßenwesen.
- Zuckerman, M. (1971): Dimensions of sensation seeking. In: Journal of Consulting and Clinical Psychology, 36, 45-52.

Anhang

Anhang 1: Faktorenanalyse zu psychosozialen Belastungen und Ressourcen

Faktor 1: Selbstwirksamkeit		
1	2	Mir fällt meistens etwas ein, wenn ich in der Klemme stecke. Ich kann mir meistens selbst helfen, wenn ein Problem für mich auftaucht. Egal, was auch kommen mag, ich werde es schon in den Griff bekommen.
0.798	0.719	
0.772	0.684	
0.743	0.637	
Varianzaufklärung: 17,8%		
Faktor 2: Selbstwertschätzung		
0.789	0.696	Im großen und ganzen bin ich mit mir zufrieden. Eigentlich kann ich auf einiges bei mir ziemlich stolz sein. So wie ich bin, möchte ich eigentlich bleiben.
0.682	0.642	
0.626	0.615	
Varianzaufklärung: 9,6%		

Faktor 3: Beziehungsqualität zu den Eltern		
0.826	0.750	Wie verstehst Du Dich mit Deinen Eltern?
0.770	0.699	Wie häufig hast Du Meinungsverschiedenheiten mit Deinen Eltern?
0.616	0.708	Kannst Du mit Deinen Eltern große persönliche Probleme besprechen?
Varianzaufklärung: 8,0%		
Faktor 4: Schulische Leistungen		
0.783	0.717	Wie stark fühlst Du dich durch das belastet, was in der Schule von Dir verlangt wird?
0.739	0.631	Wirst Du Deinen angestrebten Schul-/Berufsabschluss erlangen?
0.665	0.621	Wie zufrieden bist Du mit Deinen schulischen Leistungen?
Varianzaufklärung: 7,0%		
Faktor 5: Zukunftsperspektiven		
0.831	0.758	Glaubst Du, in Deinem Ausbildungsberuf eine gesicherte Zukunft zu haben?
0.786	0.746	Wie sicher bist Du Dir, dass Deine beruflichen Wünsche in Erfüllung gehen?
Varianzaufklärung: 6,8%		
Faktor 6: Unterstützung durch Freunde		
0.819	0.724	Besprichst Du große persönliche Probleme mit einem guten Freund/Freundin?
0.736	0.654	Kannst Du Dich auf Deinen besten Freund/Freundin absolut verlassen?
Varianzaufklärung: 5,9%		
Faktor 7: Verlust von Freundschaften (Life-events)		
0.700	0.550	Du hast einen engen Angehörigen oder Freund/in verloren.
0.609	0.656	Durch einen Umzug hat sich Dein Freundeskreis verändert.
0.582	0.505	Du musstest eine enge Freundschaft abbrechen.
Varianzaufklärung: 5,5%		
Faktor 8: Ökonomische Mangellage		
0.714	0.562	Wie schätzt Du insgesamt die finanzielle Lage Deiner Familie ein?
0.683	0.523	Wenn Du einmal an das Geld denkst, das Du im Monat für Dich persönlich zur Verfügung hast, ist es dann... (völlig ausreichend – absolut unzureichend)
Varianzaufklärung: 5,1%		
Gesamtvarianz: 65,7% Cronbachs Alpha: 0.75 1 = Faktorladung 2 = Kommunalität Die Antwortkategorien sind fünfstufige Likert-Skalen.		

Anhang 2: Faktorenanalyse zu riskanten Verhalten

Faktor 1: Waghalsige Aktivitäten		
1	2	
0.814	0.720	von einem Lastwagen abspringen, der mit ungefähr 50 km/h fährt
0.799	0.649	mit geschlossenen Augen über eine stark befahrene Straßenkreuzung gehen
0.758	0.586	S-/U-Bahn-Surfen
0.695	0.526	durch eine wassergefüllte Röhre tauchen, ohne die genaue Länge zu kennen
0.648	0.618	an der Außenleiter eines hohen Fabrikschornsteines hochklettern
0.642	0.577	über einen umgefallenen Baum balancieren, der über einer 12 m tiefen Schlucht liegt
Varianzaufklärung: 32,9%		
Faktor 2: Risk-Fashion Aktivitäten		
0.826	0.742	Fallschirmabsprung
0.797	0.707	Bungee-jumping
0.741	0.553	Drachen-/Gleitschirmfliegen
0.712	0.579	aus 10 m Höhe in ein Sprungtuch fallen
Varianzaufklärung: 14,7%		
Faktor 3: Alkoholkonsum		
0.902	0.827	Konsum von alkoholhaltigem Bier im letzten halben Jahr
0.827	0.748	alkoholbedingter Rausch in den letzten 12 Monaten
0.826	0.691	Konsum von Schnaps/Likör/Branntwein im letzten halben Jahr
Varianzaufklärung: 11,1%		
Faktor 4: Risikokalkül/Risikobereitschaft		
0.813	0.687	Glaubst Du, riskante Situationen zu beherrschen?
0.764	0.707	Begibst Du Dich gerne in riskante Situationen?
0.742	0.720	Für wie risikofreudig hältst Du Dich?
Varianzaufklärung: 7,8%		
Gesamtvarianz: 66,5% Cronbachs Alpha: 0.83 1 = Faktorladung 2 = Kommunalität Die Antwortkategorien sind fünfstufige Likert-Skalen.		

Anhang 3: Faktorenanalyse zu riskanten Verkehrsverhalten

Faktor 1: Riskantes Fahrmotiv		
1	2	
0.805	0.803	mit vollem Tempo durch Kurven fahren
0.772	0.753	Nervenkitzel zu haben
0.745	0.671	schnell zu sein
0.729	0.751	erproben, wie geschickt ich bin
Varianzaufklärung: 28,6%		

Faktor 2: Verkehrsrisikoeexposition		
0.816	0.715	Wenn ich eine/n Mitfahrer/in dabei habe, fahre ich schneller.
0.708	0.605	Fährst Du nachdem Du Drogen konsumiert hast?
0.703	0.608	Ich fahre auch, wenn ich leicht angetrunken bin.
0.656	0.536	Für kurze Strecken fahre ich auch mal ohne Helm.
Varianzaufklärung: 12,0%		
Faktor 3: Verkehrsregelverstoß		
0.867	0.799	Ampelregelungen
0.823	0.720	Stopp-Schilder
0.799	0.745	Vorfahrtsregeln
Varianzaufklärung: 9,7%		
Faktor 4: Offensiv-riskanter Fahrstil		
0.843	0.756	rechthaberisches Fahren
0.796	0.770	draufgängerisches Fahren
0.779	0.810	riskantes Fahren
Varianzaufklärung: 8,5%		
Faktor 5: Schnellfahren		
0.892	0.824	auf bekannten Strecken schneller
0.858	0.827	gerne so schnell wie möglich
0.644	0.589	bei „Gelb“ noch über die Kreuzung
Varianzaufklärung: 6,9%		
Faktor 6: Unfall- und Deliktbelastung		
0.797	0.707	Anzahl der Unfälle
0.626	0.586	Verwarnung/Anzeige wegen des Fahrverhaltens
Varianzaufklärung: 5,8%		
Gesamtvarianz: 71,5% Cronbachs Alpha: 0.84 1 = Faktorladung 2 = Kommunalität Die Antwortkategorien sind fünfstufige Likert-Skalen.		

Anschrift:

Dr. Jürgen Raitchel

Zentrum für Kindheits- und Jugendforschung, Universität Bielefeld, Fakultät für Pädagogik, AG2, 33615 Bielefeld

e-mail: Raitchel@uni-bielefeld.de